ANNALES
UNIVERSITATIS MARIAE CURIE-SKŁODOWSKA
LUBLIN — POLONIA
VOL. XXIII, 14 SECTIO H 1989

Zakład Geografii Ekonomicznej i Planowania Przestrzennego
Wydziału Ekonomicznego Filii UMCS w Rzeszowie

Jerzy KITOWSKI

Struktura społeczno-zawodowa pracowników dojeżdżających do pracy

Социально-профессиональная структура работников, приезжающих на работы из других местностей

Social-professional Structure of Commuters

Dojazdy do pracy są charakterystycznym zjawiskiem rozwoju społeczno-ekonomicznego tych krajów, w których dominującym źródłem utrzymania ludności są zawody pozarolnicze. Szybki wzrost tego zjawiska wystąpił w wyniku znacznego zapotrzebowania na siłę roboczą, wynikającego z dynamicznego rozwoju przemysłu oraz z postępujących procesów koncentracji działalności gospodarczej i społecznej.

Specyficzną cechą dojazdów do pracy w Polsce jest wyraźna dominacja dojazdów jako funkcji pracy zawodowej, wynikających z konieczności poszukiwania miejsca pracy poza miejscem zamieszkania. Konieczność ta z kolei wynika z dysproporcji, jakie zaistniały pomiędzy tempem tworzenia miejsc pracy a tempem realizacji inwestycji towarzyszących, w tym szczególnie budownictwa mieszkaniowego. W strukturze pracowniczych migracji wahadłowych dominują w Polsce, podobnie jak i w pozostałych krajach socjalistycznych, dojazdy ze wsi do miast. Masowe dojazdy do pracy stanowią charakterystyczną cechę stref podmiejskich dużych i średnich ośrodków i prowadzą do istotnych przeobrażeń struktury społeczno-zawodowej ludności w nich zamieszkałej. Warto przypomnieć, że problematyka dojazdów do pracy została uznana już na początku lat sześćdziesiątych za węzłową dla poznania struktury ekonomicznej i społecznej rejonów uprzemysławianych i przemian w niej zachodzącej.[1]

[1] A. Rajkiewicz: *Przedmowa* [w:] M. Olędzki: *Dojazdy do pracy. Zagadnienia społeczne i ekonomiczne na przykładzie rejonu płockiego.* Warszawa 1967, s. 6.

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA DOJAZDÓW DO PRACY W POLSCE

Jedynym źródłem informacji o wielkości i strukturze dojazdów do pracy w Polsce są wyniki następujących badań masowych przeprowadzonych przez GUS:

a) jednorazowego badania dojazdów do pracy z 1964 r.
b) Narodowego Spisu Powszechnego z 1978 r.,
c) spisów kadrowych z lat: 1968, 1973 i 1983.

Wymienione badania różnią się jednakże zarówno pod względem zakresu, jak i założeń metodycznych. Trudności doprowadzania do pełnej porównalności danych o dojazdach do pracy, pochodzących z omawianych badań, pogłębia także stosowanie niejednolitych zasad prezentowania poszczególnych przekrojów wyników, na przykład według kryterium działów gospodarki narodowej, charakteru wykonywanej pracy, rodzaju wykształcenia itp.

W artykule wykorzystano wyniki spisów kadrowych z 1973 i 1983 roku oraz Narodowego Spisu Powszechnego z 1978 roku [2]. Wymienione badania różnią się wprawdzie (jak już zaznaczono), zarówno pod względem zakresu, jak i założeń metodycznych, jednakże dają wystarczające informacje o wielkości i strukturze dojazdów w skali kraju. Brak odnośnych danych ze spisu kadrowego 1983 r. nie pozwolił na ocenę struktury wykształcenia dojeżdżających według działów gospodarki narodowej oraz na ocenę zakresu i form uzupełniania wykształcenia przez badaną grupę zatrudnienia w 1983 r. Lukę tę starano się uzupełnić oceną dostępnych wyników Narodowego Spisu Powszechnego 1978 r.

Dojeżdżając do pracy stanowili w latach 1964—1968 blisko jedną czwartą, a w latach 1973—1983 ponad jedną czwartą ogółu zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej kraju. W 1983 r. dojeżdżało do pracy 3037 tys. osób, to jest 26,7% zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej. Około 2/3 dojeżdżających stanowili mężczyźni. Oznacza to, że średnio co czwarty pracownik (co trzeci mężczyzna i co piąta kobieta) zatrudniony w gospodarce narodowej przekraczał, w drodze do pracy, granicę jednostki administracyjnej (miasta lub gminy).

W omawianym dwudziestoleciu dojazdy do pracy w gospodarce uspołecznionej (według danych porównywalnych) wzrosły o niespełna 2/3 (w tym dojazdy mężczyzn wzrosły 1,5-krotnie, a dojazdy kobiet — 2,4 razy). Średnioroczne tempo wzrostu liczby dojeżdżających wyniosło w tym okresie 2,7% i było o 0,7 punktu wyższe od tempa wzrostu za-

[2] *Migracje wahadłowe ludności czynnej zawodowo. Polska.* Tablice wynikowe — seria A. Zeszyt nr 300. Warszawa 1981, GUS; *Spis kadrowy 1973.* Część II. Dojazdy do pracy „Statystyka Polski" nr 52. Warszawa 1975, GUS.

trudnienia. We wszystkich działach gospodarki narodowej szybciej wzrosła liczba dojeżdżających kobiet (w stosunku do mężczyzn).

W 1983 r. dojeżdżał do pracy prawie co trzeci pracownik zatrudniony w sferze produkcji materialnej oraz co siódmy zatrudniony poza tą sferą. Dojazdy do sfery produkcji materialnej stanowią blisko 90% ogółu dojazdów, z czego niespełna połowę stanowią dojazdy do przemysłu (43,7%). Ponad 1/4 krajowej liczby dojazdów przypada na dalsze dwa działy tej sfery: transport i łączność (13,4%) oraz na budownictwo (12,2%). W działach produkcji materialnej koncentruje się blisko 94% ogółu dojeżdżających mężczyzn i nieco ponad 3/4 ogółu dojeżdżających kobiet. Najwyższym udziałem dojeżdżających w ogólnej liczbie zatrudnionych charakteryzują się cztery działy: transport i łączność (39,7%), budownictwo (36%), przemysł (30,3%) oraz leśnictwo (30,0%). We wszystkich działach gospodarki narodowej udział kobiet wśród dojeżdżających był niższy od ich udziału w ogólnym zatrudnieniu danego działu.

Najwyższym w kraju udziałem dojazdów w zatrudnieniu ogółem (powyżej 30%) legitymuje się makroregion południowo-wschodni oraz południowy. Z kolei poniżej 20% ogółu zatrudnionych dojeżdżało do pracy w makroregionie północno-wschodnim oraz północnym. W 1983 r. badany wskaźnik był wyższy od 40% w sześciu województwach południowo-wschodniej Polski (w tym w krośnieńskim blisko połowa zatrudnionych dojeżdża do pracy).

Blisko 2/3 krajowej liczby dojeżdżających stanowią mieszkańcy wsi, z czego ponad 57% dojeżdża do pracy do miast, a nieco ponad 1/4 ogółu dojazdów stanowią mieszkańcy miast wyjeżdżający do pracy także do miast. Miasta koncentrują blisko 83% ogółu dojeżdżających (co stanowi ponad 1/4 ogółu zatrudnienia w gospodarce narodowej).

W grupie dojeżdżających przeważają młodzi pracownicy. Spośród nich połowa nie przekroczyła w 1983 r. 33 roku życia, podczas gdy połowa zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej odpowiednio 35,5 roku. Wśród pracowników zamiejscowych nieco młodsze są kobiety. Połowa z nich nie przekroczyła 30,5 roku, podczas gdy połowa dojeżdżających mężczyzn — 34,1 roku.[3]

STRUKTURA DOJAZDÓW WEDŁUG CHARAKTERU WYKONYWANEJ PRZEZ DOJEŻDŻAJĄCYCH PRACY

Zdecydowanie większość dojeżdżających pracowników (ponad 3/4) zatrudnionych było w 1983 r. na stanowiskach robotniczych i pokrewnych, czyli niespełna 1/4 zatrudnionych była na stanowiskach nierobotni-

[3] *Spis kadrowy 1983... op. cit.*, s. 10.

czych (tab. 1). Wśród dojeżdżających zatrudnionych na stanowiskach robotniczych przeważają mężczyźni (84% ogółu dojeżdżających mężczyzn pracowało w takim charakterze, dla kobiet wskaźnik ten jest o 23 punkty niższy).

Tab. 1. Dojeżdżający do pracy według charakteru zatrudnienia i płci w 1978 i 1983 roku

The commuters according to the character of employment, and sex in 1978 and 1983

Lata	Płeć	Dojeżdżający — zatrudnieni na stanowiskach	
		robotniczych i pokrewnych	nierobotniczych
		W % ogółu dojeżdżających	
1978	Ogółem	71,5	28,5
	Mężczyźni	78,6	21,4
	Kobiety	56,9	43,1
1983	Ogółem	76,7	23,3
	Mężczyźni	84,4	15,6
	Kobiety	61,4	38,6
		W % zatrudnionych w danej grupie społeczno-zawodowej	
1978	Ogółem	30,7	19,3
	Mężczyźni	34,5	22,0
	Kobiety	23,5	17,2
1983	Ogółem	31,0	18,3
	Mężczyźni	34,8	22,0
	Kobiety	24,0	16,2

a) Dane ze spisu kadrowego 1973 r. nie zostały przeliczone według obecnie obowiązującego podziału zatrudnionych na kategorie społeczno-zawodowe.

Źródło: Spis kadrowy 1983. Dojazdy do pracy. Warszawa 1985, GUS, s. 11.

Porównanie dokonane w latach 1978—1983 (za 1973 r. brak danych) dowodzi, że wzrósł udział dojeżdżających — zatrudnionych na stanowiskach robotniczych i pokrewnych (o ponad 5 punktów) przy, oczywiście, równoległym obniżeniu się wskaźnika zatrudnionych na stanowiskach nierobotniczych. Ocena udziału dojeżdżających do pracy w zatrudnieniu danych grup społeczno-zawodowych prowadzi do wniosku, że w 1983 r. dojeżdżał do pracy co trzeci pracownik zatrudniony na stanowisku robotniczym oraz co piąty przedstawiciel zawodów nierobotniczych.

Mężczyźni dojeżdżający do pracy legitymują się wyższymi wskaźnikami udziału w zatrudnieniu omawianych grup zawodowych, w stosunku do zamiejscowych kobiet. Zmiany badanych wskaźników, jakie zaszły

w latach 1978—1983 są niewielkie i nie przekraczają jednego punktu procentowego.

Porównanie interesujących nas wskaźników pracowników miejscowych i dojeżdżających (tab. 2) jednoznacznie wskazuje, że dojeżdżający częściej zatrudniani są w zawodach robotniczych (różnica odpowiedniego wskaźnika wynosi 145 osób na 1000 zatrudnionych w danej kategorii). Wśród pracowników zamiejscowych wyższe wskaźniki robotników przypadają na dojeżdżających do miast (789), w stosunku do dojeżdżających do wsi (661). Warto podkreślić, że ponad 91% dojeżdżających mężczyzn ze wsi do miast, czyli 1035,2 tys. osób, zatrudnionych jest na stanowiskach robotniczych. Dla mężczyzn dojeżdżających do pracy ze wsi do wsi wskaźnik ten jest nieco niższy i wynosi 89%.

W każdym rozpatrywanym przekroju dojazdów (według podstawowych kierunków) kobiety zatrudnione na stanowiskach nierobotniczych mają wyraźną przewagę liczebną nad dojeżdżającymi mężczyznami, a rozpiętość tych wskaźników w każdym przekroju jest co najmniej dwukrotna.

Ocena regionalnego zróżnicowania wskaźnika zatrudnionych na stanowiskach robotniczych w przeliczeniu na 1000 dojeżdżających (tab. 6) pozwala na sformułowanie kolejnego wniosku ogólnego. Poza skrajnymi wielkościami badanych wskaźników, to znaczy największą (w makroregionie południowo-wschodnim — 801) i najmniejszą (w makroregionie północnym —711), w pozostałych makroregionach kształtują się na zbliżonym poziomie, a ich odchylenie od średniej krajowej nie przekracza 14 osób. Trudno natomiast mówić o istnieniu zależności pomiędzy wskaźnikiem zatrudnienia według charakteru pracy a wskaźnikiem udziału dojeżdżających w zatrudnieniu danego makroregionu.

Niedobór zatrudnienia na stanowiskach robotniczych pokrywany jest w największym stopniu dzięki dojazdom do pracy w ośmiu województwach, w których rozpatrywany wskaźnik jest większy od 800 zatrudnionych na 1000 dojeżdżających (kieleckie, tarnowskie, tarnobrzeskie, chełmskie, piotrkowskie, lubelskie, krakowskie i konińskie). Dla porównania, najniższymi wskaźnikami pracujących w charakterze robotników charakteryzują się następujące województwa: gdańskie (672), elbląskie (725), oraz bialskopodlaskie i st. warszawskie (po 734).

Jeszcze wyraźniej kształtują się badane zależności w przekroju głównych ośrodków dojazdów do pracy (tab. 7). Interesujące prawidłowości w kształtowaniu się wskaźników zatrudnienia dojeżdżających na omawianych kategoriach stanowisk pracy występuje w grupie ośrodków dojazdów do pracy, w których liczba mieszkańców jest niższa od 500 tysięcy. Wraz ze wzrostem wielkości miast maleje wskaźnik zatrudnionych na

Tab. 2. Pracownicy dojeżdżający do pracy według charakteru wykonywanej pracy, płci i miejsca zamieszkania w 1983 roku w przeliczeniu na 1000 osób

The commuters according to the character of their work, sex and residence in 1983 in conversion into 1000 persons

Wyszczególnienie	Płeć	Ogółem	Według charakteru wykonywanej pracy – na stanowiskach nierobotniczych	Według charakteru wykonywanej pracy – na stanowiskach robotniczych i pokrewnych
Polska	Ogółem	1000	340	660
	Mężczyźni	1000	227	773
	Kobiety	1000	482	518
w tym:				
Pracownicy miejscowi	Ogółem	1000	378	622
	Mężczyźni	1000	347	653
	Kobiety	1000	507	493
Pracownicy dojeżdżający	Ogółem	1000	233	767
	Mężczyźni	1000	156	844
	Kobiety	1000	386	614
w tym:				
do miast	Ogółem	1000	211	789
	Mężczyźni	1000	140	860
	Kobiety	1000	347	653
— z miast	Ogółem	1000	347	653
	Mężczyźni	1000	261	739
	Kobiety	1000	526	474
— ze wsi	Ogółem	1000	150	850
	Mężczyźni	1000	86	914
	Kobiety	1000	273	727
do wsi	Ogółem	1000	339	661
	Mężczyźni	1000	228	772
	Kobiety	1000	593	407
— z miast	Ogółem	1000	456	544
	Mężczyźni	1000	330	670
	Kobiety	1000	689	311
— ze wsi	Ogółem	1000	179	821
	Mężczyźni	1000	110	890
	Kobiety	1000	401	599

Źródło: Opracowanie własne.

stanowiskach robotniczych i pokrewnych, a wzrasta natomiast wskaźnik zatrudnionych na stanowiskach nierobotniczych.

Największe zbilansowanie stanowisk robotniczych i własnych zasobów zatrudnienia na tych stanowiskach wystąpiło w dużych ośrodkach aglomeracji górnośląskiej i gdańskiej: w Katowicach (53,8% dojeżdżających zatrudnionych na stanowiskach robotniczych), Gdańsku (59,8%), Zabrzu (60,3%), Chorzowie (62,8%) oraz w Gdyni (68,9%). Natomiast w dwóch ośrodkach, o rozwiniętym przemyśle hutniczym i maszynowym, Ostrowcu Świętokrzyskim i Stalowej Woli aż ponad 90% dojeżdżających do pracy zatrudnionych było na stanowiskach robotniczych i pokrewnych, a w następnych ośmiu ośrodkach wskaźnik ten jest wyższy od 85%: w Radomiu, Skarżysku-Kamiennej, Płocku, Toruniu, Gorlicach, Dębicy, Jastrzębiu-Zdroju oraz w Mielcu.

STRUKTURA DOJAZDÓW WEDŁUG POZIOMU WYKSZTAŁCENIA

Jednym z głównych czynników oddziałujących na wyniki pracy są kwalifikacje zawodowe zatrudnionych. Powszechnie przyjmuje się, że właściwe wykorzystanie kwalifikacji zawodowych pracowników stanowi podstawowy wyznacznik racjonalnego zatrudnienia. Badaniami objęto zatem jeden z najważniejszych przekrojów kwalifikacji zawodowych — wykształcenie.

Niespełna 3/4 dojeżdżających do pracy posiadało w 1983 r. wykształcenie poniżej średniego (w tym 31% zasadnicze zawodowe). Blisko 1/4 ukończyła szkołę średnią lub policealną, a 5% tej grupy legitymowało się wyższym wykształceniem (tab. 3). Korzystniejszą strukturą wykształcenia charakteryzują się kobiety, które posiadają przewagę, w stosunku do mężczyzn, w zakresie wykształcenia wyższego (blisko o 1 punkt) oraz średniego i policealnego (wskaźnik udziału kobiet posiadających ten rodzaj wykształcenia jest ponad dwukrotnie wyższy). Mężczyźni mają przewagę w zakresie wykształcenia niższego niż średnie.

W latach 1973—1983 nastąpiły korzystne zmiany w strukturze dojazdów według rodzaju wykształcenia. Zanotowano wyraźny przyrost udziału dojeżdżających z wykształceniem zasadniczym zawodowym (o 8,4 punktu), z wykształceniem średnim i policealnym (o 6,1 punktu) oraz wyższym (o blisko 2 punkty), przy równoczesnym obniżeniu poziomu wskaźnika udziału pracowników legitymujących się wykształceniem podstawowym (i nie ukończonym) o ponad 16 punktów. W stosunku do 1978 r. te korzystne tendencje uległy pewnemu osłabieniu, bowiem niewielkiemu wzrostowi odsetka dojżdżających, mających wykształcenie wyższe (o 0,6 punktu) towarzyszył spadek odsetka pracowników zamiejscowych

Tab. 3. Dojeżdżający do pracy według poziomu wykształcenia i płci w latach 1973—1983

The commuters according to the education level and sex between 1973 and 1983

Lata	Płeć	Z wykształceniem			
		wyższym	średnim i policealnym	zasadniczym zawodowym	pozostałym
		W % ogółu dojeżdżających do pracy			
1973	Ogółem	3,2	16,5	23,1	57,2
	Mężczyźni	3,2	11,9	24,4	60,5
	Kobiety	3,3	26,9	20,1	49,7
1978	Ogółem	4,5	23,2	34,0	38,3
	Mężczyźni	4,3	17,5	37,9	40,3
	Kobiety	4,9	34,9	25,8	34,4
1983	Ogółem	5,1	22,6	31,5	40,8
	Mężczyźni	4,8	16,4	35,4	43,4
	Kobiety	5,7	34,9	23,8	35,6
		W % ogółu zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej o danym poziomie wykształcenia			
1973	Ogółem	15,0	21,4	32,9	28,2
	Mężczyźni	16,8	26,0	35,8	34,6
	Kobiety	12,2	18,2	27,1	18,8
1978	Ogółem	14.7	20,9	34,9	27,1
	Mężczyźni	16,2	24,3	36,6	32,7
	Kobiety	12,4	18,3	30,8	19,1
1983	Ogółem	15,4	21,3	34,8	28,3
	Mężczyźni	18,2	26,4	36,9	30,2
	Kobiety	12,2	18,0	29,8	20,4

Źródło: Jak do tablicy 1, s. 11.

posiadających wykształcenie średnie i policealne (także o 0,6 punktu) oraz zasadnicze zawodowe (o 2,5 punktu), przy jednoczesnym wzroście odsetka pracowników z wykształceniem „pozostałym" (również o 2,5 punktu). W 1983 r. dojeżdżał do pracy przeciętnie co siódmy pracownik z wyższym wykształceniem, co piąty z wykształceniem średnim i policealnym, co trzeci z wykształceniem zasadniczym zawodowym i co czwarty z wykształceniem nie wyższym od podstawowego.

Charakterystyczną cechą badanych wskaźników udziału dojeżdżających pracowników w ogólnej liczbie zatrudnionych w gospodarce narodowej o danym poziomie wykształcenia według kryterium płci jest wyraźna przewaga wskaźników mężczyzn we wszystkich rozpatrywanych rodzajach wykształcenia. Wynika to z blisko dwukrotnie wyższego udzia-

łu mężczyzn w zatrudnieniu ogółem, w stosunku do odpowiedniego wskaźnika dojeżdżających kobiet.

Zmiany udziału dojeżdżających pracowników w ogólnej liczbie zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej, w ramach poszczególnych poziomów wykształcenia (od wyższego do zasadniczego zawodowego) w latach 1973—1983 są niewielkie i nie przekraczają 2 punktów.

Interesujących spostrzeżeń dostarcza analiza porównawcza struktury zatrudnienia według rodzaju wykształcenia, pracowników miejscowych i dojeżdżających (tab. 4). Pracownicy miejscowi mają przewagę w zakresie wykształcenia wyższego (dwukrotną) oraz średniego i policealnego (blisko o 1/3). Dojeżdżający mają z kolei przewagę w zakresie wykształcenia niższego od średniego (zwłaszcza w ramach zasadniczego zawodowego).

Wśród zamiejscowych pracowników przewagę w zakresie wykształcenia wyższego oraz średniego mają dojeżdżający do wsi, w stosunku do dojeżdżających do miast. Jednakże w ramach wymienionych dwóch grup pracowników zamiejscowych występuje silne zróżnicowanie badanego zjawiska. Najwyższy poziom wykształcenia mają dojeżdżający z miast do wsi oraz z miast do miast, najniższy zaś dojeżdżający ze wsi do wsi (ponad połowa tej grupy legitymuje się wykształceniem nie wyższym od podstawowego) oraz ze wsi do miast.

We wszystkich rozpatrywanych przekrojach głównych kierunków dojazdów do pracy, przewagę w zakresie wykształcenia wyższego i średniego mają kobiety. Spośród całej zbiorowości dojeżdżających najwyższy poziom wykształcenia charakteryzuje kobiety dojeżdżające do pracy z miast do wsi, z których ponad 2/3 legitymuje się wykształceniem średnim i wyższym (w tym 14% wyższym). Są to wskaźniki znacznie wyższe od odpowiednich wskaźników wykształcenia kobiet zatrudnionych w miejscu zamieszkania. Wypływa stąd oczywisty wniosek, że istotnym źródłem uzupełnienia niedoboru wykwalifikowanych kadr na wsi, zwłaszcza w zakresie najwyższych kwalifikacji, są dojeżdżające mieszkanki miast, zatrudnione głównie w instytucjach oświaty i wychowania.

Warto także zwrócić uwagę na stosunkowo niski poziom wykształcenia dojeżdżających mieszkańców wsi (w tym zwłaszcza mężczyzn). Około 80% wyjeżdżających do pracy ze wsi (do miast oraz do wsi) legitymuje się wykształceniem niższym od średniego (z przewagą wykształcenia podstawowego). Wśród mężczyzn wskaźniki te są jeszcze wyższe i wynoszą 87% — dla dojeżdżających do miast oraz 86% — dla dojeżdżających do wsi.

O wyraźnym zróżnicowaniu struktury dojazdów według poziomu wykształcenia w poszczególnych działach gospodarki narodowej przekonują dane tabeli 5. Najwyższymi wskaźnikami wyższego wykształcenia legitymują się dojeżdżający zatrudnieni w dziale nauka, oświata i wycho-

Tab. 4. Pracownicy dojeżdżający do pracy według poziomu wykształcenia, płci i miejsca zamieszkania w 1983 roku w przeliczeniu na 1000 osób

The commuters according to the education level, sex and residence in 1983 in conversion into 1000 persons

Wyszczególnienie	Płeć	Ogółem	Według poziomu wykształcenia			
			wyższe	średnie i police-alne	zasadnicze zawodowe	pozos-tałe
Polska	Ogółem	1000	89	284	242	385
	Mężczyźni	1000	84	198	306	412
	Kobiety	1000	94	391	162	353
w tym:						
Pracownicy miejscowi	Ogółem	1000	102	305	216	377
	Mężczyźni	1000	101	214	284	401
	Kobiety	1000	104	402	143	351
Pracownicy dojeżdżający	Ogółem	1000	51	226	315	408
	Mężczyźni	1000	48	164	354	434
	Kobiety	1000	57	349	238	356
w tym:						
do miast	Ogółem	1000	45	211	331	413
	Mężczyźni	1000	44	154	368	434
	Kobiety	1000	48	321	259	372
— z miast	Ogółem	1000	110	294	275	321
	Mężczyźni	1000	108	236	323	333
	Kobiety	1000	116	412	175	297
— ze wsi	Ogółem	1000	17	174	356	453
	Mężczyźni	1000	15	116	389	480
	Kobiety	1000	19	284	294	403
do wsi	Ogółem	1000	77	297	242	384
	Mężczyźni	1000	65	210	291	434
	Kobiety	1000	105	497	129	269
— z miast	Ogółem	1000	118	380	214	288
	Mężczyźni	1000	105	288	275	332
	Kobiety	1000	140	552	101	207
— ze wsi	Ogółem	1000	22	183	280	515
	Mężczyźni	1000	18	119	309	554
	Kobiety	1000	35	387	185	393

Źródło: Opracowanie własne.

Tab. 5. Pracownicy dojeżdżający do pracy według poziomu wykształcenia i działów gospodarki narodowej w latach 1973 i 1978 w przeliczeniu na 1000 osób

The commuters according to the education level and the sectors of the national economy in 1973 and 1978 in conversion into 1000 persons

Działy gospodarki narodowej	Ogółem	Z wykształceniem							
		wyższym		średnim i policealnym [a]		zasadniczym zawodowym		pozostałym [b]	
		1973	1978	1973	1978	1973	1978	1973	1978
Polska	1000	32	44	165	231	231	329	572	369
w tym:									
przemysł	1000	19	24	122	177	276	384	583	415
budownictwo	1000	28	36	117	175	226	375	629	414
rolnictwo i leśnictwo	1000	56	60	254	317	158	235	532	388
transport i łączność	1000	8	12	130	185	199	332	663	471
handel	1000	20	23	291	317	276	344	412	316
gospodarka mieszkaniowa i komunalna	1000	17	26	134	181	168	299	681	494
nauka, oświata i wychowanie, kultura i sztuka	1000	212	280	454	423	90	100	244	197
ochrona zdrowia, opieka społeczna i kultura fizyczna [c]	1000	105	97	285	406	109	139	501	358
pozostałe gałęzie gospodarki narodowej	1000	75	127	349	518	105	142	471	213

a) Także niepełne wyższe, dla 1973 r. łącznie z niepełnym ogólnokształcącym.

b) Dla 1978 r. łącznie z nie ustalonym (2659 osób). c) Dla 1978 r. łącznie z działem „Turystyka i wypoczynek".

Źródło: Opracowanie własne.

wanie, kultura i sztuka (280 na 1000 osób), ochrona zdrowia, opieka społeczna i kultura fizyczna (97) oraz rolnictwo i leśnictwo (60), najniższymi zaś dojeżdżający do przedsiębiorstw transportu i łączności (12), handlu (23) oraz przemysłu (24). Na uwagę zasługuje wysoki poziom badanego wskaźnika dla pozostałych działów gospodarki narodowej (127), są to głównie działy: finanse i ubezpieczenia oraz administracja państwowa i wymiar sprawiedliwości.

Ponad połowa dojeżdżających do „pozostałych gałęzi gospodarki narodowej" posiada wykształcenie średnie lub policealne. Stosunkowo wysokie wskaźniki pracowników z tym rodzajem wykształcenia występują także w dziale nauka, oświata i wychowanie, kultura i sztuka (423) oraz ochrona zdrowia, opieka społeczna i kultura fizyczna (406). Bardzo niskie badane wskaźniki (poniżej 200) występują wśród dojeżdżających do przedsiębiorstw budownictwa, przemysłu, gospodarki komunalnej i mieszkaniowej oraz transportu i łączności. W tych gałęziach, które charakteryzowały się niskimi wskaźnikami pracowników z wykształceniem średnim i policealnym, występują najwyższe wskaźniki osób z wykształceniem zasadniczym zawodowym (w kolejności przemysł 384, budownictwo 375, transport i łączność 332 oraz gospodarka komunalna i mieszkaniowa 299). Stosunkowo wysokim wskaźnikiem wykształcenia zasadniczego zawodowego legitymują się także dojeżdżający zatrudnieni w handlu, z których ponad 1/3 posiada omawiany rodzaj wykształcenia. Należy zauważyć, że blisko połowa dojeżdżdających w działach: gospodarka komunalna i mieszkaniowa oraz transport i łączność legitymuje się wykształceniem niższym od zasadniczego zawodowego. Ten rodzaj wykształcenia posiada także ponad 40% zamiejscowych pracowników zatrudnionych w przemyśle i budownictwie.

Szczególnie przydatna, w aspekcie sformułowanego celu badań, jest analiza regionalnego zróżnicowania wskaźników pracowników posiadających dany rodzaj wykształcenia (tab. 6). Najwyższe wskaźniki dojeżdżających z wyższym wykształceniem ma makroregion północny, południowy oraz stołeczny (czyli te, które posiadają rozwinięte aglomeracje miejsko-przemysłowe), najniższe zaś makroregiony: południowo-wschodni, środkowo-zachodni, północno-wschodni oraz środkowo-wschodni, przy czym wskaźnik dla makroregionu północnego jest blisko 2,5-krotnie wyższy od wskaźnika najniższego (dla makroregionu południowo-wschodniego).

Stosunkowo wyrównana jest wielkość wskaźnika pracowników dojeżdżających, legitymujących się wykształceniem średnim i policealnym. Różnica pomiędzy wskaźnikiem najwyższym (dla makroregionu stołecznego) i najniższym (dla południowo-wschodniego) wynosi zaledwie 36 osób.

Najwyższe wskaźniki dojeżdżających, którzy ukończyli zasadnicze szkoły zawodowe (po ok. 1/3) posiadają makroregiony: środkowo-zachod-

Tab. 6. Pracownicy dojeżdżający do pracy w 1983 roku według poziomu wykształcenia, charakteru wykonywanej pracy oraz makroregionów w przeliczeniu na 1000 osób

The commuters in 1983 according to the education level the character of their work and the macroregions in conversion into 1000 persons

Makroregiony	Ogółem	Według poziomu wykształcenia				Według charakteru pracy	
						na stanowiskach	
		wyższe	średnie i policealne	zasadnicze zawodowe	pozostałe	nierobotniczych	robotniczych i pokrewnych
Stołeczny	1000	53	241	269	437	247	753
Północno-wschodni	1000	42	238	267	453	237	763
Północny	1000	83	240	293	384	289	711
Południowy	1000	65	234	333	369	246	754
Południowo-wschodni	1000	35	205	331	429	199	801
Środkowo-wschodni	1000	41	228	318	413	217	783
Środkowy	1000	46	215	286	453	221	779
Środkowo-zachodni	1000	40	213	349	398	226	774
Południowo-zachodni	1000	44	237	311	408	230	770
Polska	1000	51	226	315	408	233	767

Źródło: Opracowanie własne.

Tab. 7. Pracownicy dojeżdżający do głównych ośrodków dojazdów[a] w 1983 roku według poziomu wykształcenia i charakteru wykonywanej pracy w przeliczeniu na 1000 osób

The commuters to the major centers in 1983 according to the education level and the character of their work in conversion into 1000 persons

Główne ośrodki dojazdów według liczby mieszkańców w tys. osób	Ogółem	Wykształcenie			Zatrudnieni na stanowiskach	
		wyższe	średnie i policealne	poniżej średniego	nierobotniczych	robotniczych i pokrewnych
pow. 1000	1000	48	243	709	234	766
500—1000	1000	36	185	779	179	821
250—500	1000	114	276	610	351	649
100—250	1000	53	205	742	207	793
50—100	1000	34	194	772	168	832
pon. 50	1000	27	197	776	152	848
Razem	1000	54	215	731	216	784

a) miasta, w których liczba dojeżdżających do pracy wynosi co najmniej 10 tys. pracowników.

Źródło: Opracowanie własne.

ni, południowo-wschodni i południowy, najniższe zaś (mniej niż 300) makroregion środkowy, stołeczny, północno-wschodni i północny. Wykształcenie podstawowe przeważa zwłaszcza wśród dojeżdżających w makroregionie północno-wschodnim, środkowym i stołecznym.

Dostrzegana stosunkowo silna współzależność pomiędzy poziomem wykształcenia dojeżdżających a ich udziałem w zatrudnieniu (im niższy udział dojazdów w zatrudnieniu, tym wyższe wskaźniki wykształcenia) makroregionu północnego (najwyższe wskaźniki dojeżdżających z wykształceniem wyższym i średnim, jednocześnie przy jednym z najniższych wskaźniku udziału dojazdów w zatrudnieniu) i makroregionu południowo-wschodniego (najniższe wskaźniki wykształcenia, przy najwyższym w kraju udziale dojazdów w zatrudnieniu) wydaje się być pozorna. Makroregion południowy (druga lokata pod względem udziału dojeżdżających w zatrudnieniu) posiada korzystną strukturę wykształcenia dojeżdżających, z kolei makroregion północno-wschodni (najniższy w kraju wskaźnik udziału dojazdów w zatrudnieniu) ma równocześnie bardzo niekorzystną strukturę wykształcenia dojeżdżających (jeden z najniż-

szych wskaźników wykształcenia wyższego oraz zasadniczego zawodowego), przy równocześnie najwyższym wskaźniku tzw. „pozostałego wykształcenia".

Pewne ogólne prawidłowości w kształtowaniu się wskaźników wykształcenia, podobnie jak w przypadku analizy regionalnego zróżnicowania wskaźników zatrudnienia według charakteru wykonywanej pracy, występują w grupie głównych ośrodków dojazdów do pracy, w których liczba mieszkańców nie przekroczyła 500 tysięcy (tab. 7). Wskaźniki wykształcenia wyższego i średniego wzrastają wraz ze wzrostem wielkości ośrodków, odwrotnie natomiast kształtuje się wskaźnik wykształcenia niższego niż średnie (wraz ze wzrostem wielkości ośrodków dojazdów wskaźnik ten maleje).

Istnieje więc ścisły związek pomiędzy udziałem dojazdów w zatrudnieniu poszczególnych grup ośrodków a kształtowaniem się wskaźników wykształcenia. Zależność tę możemy następująco sformułować: wraz ze wzrostem wskaźnika udziału dojeżdżających w zatrudnieniu poszczególnych kategorii ośrodków dojazdów maleją wskaźniki pracowników z wykształceniem wyższym i średnim na 1000 dojeżdżających, a wzrasta wskaźnik z wykształceniem niższym niż średnie. Nieoczekiwanie kształtują się wskaźniki wykształcenia dojeżdżających w największych ośrodkach. Wskaźnik tej grupy pracowników legitymujących się wyższym wykształceniem w miastach liczących od 500 tys. do miliona mieszkańców jest zbliżony do odnośnego wskaźnika dla ośrodków 50—100 tysięcznych, a dla Warszawy jest nieco niższy od wskaźnika dla ośrodków liczących od 100 do 250 tys. mieszkańców. Z kolei wskaźnik wykształcenia średniego w ośrodkach ponad półmilionowych jest najniższy, zaś wskaźnik wykształcenia niższego niż średnie — odpowiednio najwyższy. Wynika stąd wniosek, że rynek pracy ośrodków ponad półmilionowych jest nasycony wykwalifikowanymi kadrami i dojazdy do pracy stanowią formę uzupełniania niedoboru zatrudnienia wymagającego stosunkowo niskich kwalifikacji. Potwierdzeniem tej tezy jest najniższy odsetek dojeżdżających w zatrudnieniu miast ponad półmilionowych i stosunkowo wysoki wskaźnik zatrudnionych na stanowiskach robotniczych w tej grupie ośrodków dojazdów.

ZAKRES PODNOSZENIA KWALIFIKACJI PRZEZ PRACOWNIKÓW DOJEŻDŻAJĄCYCH DO PRACY

Przy ocenie poziomu wykształcenia dojeżdżających pracowników nie można pominąć problemu zakresu i form uzupełniania wykształcenia. Jak wynika z danych zaprezentowanych w tabeli 8 w 1978 r. średnio co

24 pracownik dojeżdżający do pracy kontynuował naukę w szkole, równolegle z pracą zawodową (w tym co 27 mężczyzna i odpowiednio co 19 kobieta). W stosunku do 1973 r. wystąpiły korzystne i wyraźne zmiany, bowiem wówczas wykształcenie uzupełniał średnio co 30 pracownik dojeżdżający do pracy (w tym co 48 mężczyzna i co 26 kobieta).

Najkorzystniejsza sytuacja w zakresie podnoszenia poziomu wykształcenia występowała wśród dojeżdżających do instytucji działu: nauka, oświata i wychowanie, kultura i sztuka, w których naukę kontynuował przeciętnie co 10 dojeżdżający pracownik (odpowiednio co 11 mężczyzna i co 9 kobieta). Należy to tłumaczyć specyfiką tego działu, wymagającą wysokiego poziomu przygotowania zawodowego oraz ustawicznego doskonalenia kwalifikacji zawodowych. Natomiast sporadycznie podwyższają poziom wykształcenia dojeżdżający zatrudnieni w dziale transport i łączność — średnio co 32 pracownik (w tym co 38 mężczyzna i co 19 kobieta).

W pozostałych działach gospodarki narodowej udział uczących się

Tab. 8. Udział pracowników uczących się w szkołach w ogólnej liczbie dojeżdżających według działów gospodarki narodowej i płci w latach 1973 i 1978 (w odsetkach)

The proportion of the workers learning at schools in the general number of the commuters according to the sectors of the national economy and sex in 1973 and 1978 (in percentages).

Gałęzie gospodarki narodowej	1973			1978		
	Ogółem	w tym: mężczyźni	w tym: kobiety	Ogółem	w tym: mężczyźni	w tym: kobiety
Ogółem	2,6	2,1	3,8	4,2	3,7	5,2
w tym:						
przemysł	2,3	2,2	2,7	3,7	3,4	4,2
budownictwo	2,1	1,7	5,4	4,1	3,9	5,6
rolnictwo i leśnictwo	3,4	2,6	6,4	3,9	3,4	5,7
transport i łączność	1,7	1,3	3,5	3,1	2,6	5,3
gospodarka mieszkaniowa i komunalna	2,5	1,9	4,2	3,3	3,0	4,5
nauka, oświata i wychowanie, kultura i sztuka	7,1	6,9	7,2	10,5	9,1	11,4
ochrona zdrowia, opieka społeczna i kultura fizyczna	2,3	1,7	2,5	3,7	4,2	3,5

Źródło: Opracowanie własne.

w szkołach w ogólnej liczbie dojeżdżających wahał się od 3,3% (gospodarka mieszkaniowa i komunalna) do 4,7% (handel), co oznacza, że w wymienionych działach wykształcenie podnosił średnio co 30 i co 21 pracownik zamiejscowy.

We wszystkich działach gospodarki narodowej, zarówno w r. 1973 jak i w 1978 r., wyższe wskaźniki uczących się przypadają na dojeżdżające kobiety.

Interesującym, jak się wydaje, wzbogaceniem prezentowanych rozważań jest uwzględnienie zróżnicowania udziału uczących się w szkołach w ogólnej liczbie dojeżdżających według charakteru ich zatrudnienia, miejsca zamieszkania oraz płci (tab. 9). Pracownicy zamiejscowi zatrudnieni na stanowiskach nierobotniczych częściej podnoszą kwalifikacje zawodowe (średnio co 16 pracownik), niż zatrudnieni na stanowiskach robotniczych (przeciętnie co 30 pracownik). Ta blisko dwukrotna rozpiętość w wysokości badanego wskaźnika znajduje uzasadnienie w wysokich wymaganiach w zakresie poziomu wykształcenia stawianych przed kandydatami do pracy na stanowiskach nierobotniczych oraz w dążeniu pracowników do zapewnienia stabilności zatrudnienia na tych stanowiskach. W ramach obu badanych grup (zatrudnieni na stanowiskach robotniczych i nierobotniczych) wyraźnie rysują się pewne zależności. Najniższymi

Tab. 9. Udział uczących się w szkołach w ogólnej liczbie dojeżdżających według charakteru zatrudnienia, miejsca zamieszkania i płci w 1978 roku

(w odsetkach)

The proportion of the workers learning at schools in the general number of the commuters according to the character of employment and sex in 1978

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym:	
		mężczyźni	kobiety
Pracownicy dojeżdżający do pracy	4,2	3,7	5,2
w tym zatrudnieni:			
na stanowiskach robotniczych	3,3	3,1	4,0
w tym zamieszkali w gospodarstwie domowym z użytkownikiem gospodarstwa rolnego	2,9	2,3	4,7
— w tym pracujący dodatkowo w swoim gospodarstwie rolnym	1,4	1,2	2,2
na stanowiskach nierobotniczych	6,4	6,1	6,7
w tym zamieszkali w gospodarstwie domowym z użytkownikiem gospodarstwa rolnego	6,0	4,6	7,2
— w tym pracujący dodatkowo w swoim gospodarstwie rolnym	4,0	3,3	5,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Migracje wahadłowe ludności czynnej zawodowo. Polska. Tablice wynikowe — seria A. Warszawa 1981. GUS, Biuro Spisów. Zeszyt nr 300, s. 158.

wskaźnikami podnoszących kwalifikacje legitymują się dojeżdżający do pracy, którzy pracują dodatkowo we własnych gospodarstwach rolnych. Nieco wyższe wskaźniki, ale niższe od przeciętnych dla badanych grup zatrudnienia, przypadają na pracowników zamieszkałych w gospodarstwach domowych z użytkownikiem gospodarstwa rolnego, co zapewne wiąże się również z dodatkową w nich pracą.

Można zatem sformułować kolejny wniosek ogólny: istotną barierą w podnoszeniu kwalifikacji zawodowych przez dojeżdżających jest, obok bariery transportowej (duże straty czasu na dojazdy, niekorzystne połączenia, lub nawet ich brak, np. dla dojeżdżających w ramach przewozów umownych), konieczność wykonywania dodatkowej pracy w gospodarstwach rolnych przez 1/3 dojeżdżających do pracy (w tym 1/5 ogółu tej grupy pracuje we własnych gospodarstwach).

UWAGI I WNIOSKI KOŃCOWE

Przeprowadzone badania pozwoliły udowodnić prawidłowości formułowane dotychczas w literaturze przedmiotu raczej intuicyjnie, niż w oparciu o ich empiryczną weryfiakcję. Udowodniono także, że przyjmowaną dotąd powszechnie tezą o niskiej przydatności, w aspekcie poziomu wykształcenia, dojeżdżających pracowników w miejscu pracy jest niesłuszna lub przynajmniej niesłuszna dla określonych warunków.

Ponad 3/4 ogółu dojeżdżających do pracy zatrudnionych jest na stanowiskach robotniczych i pokrewnych (w tym ponad 91% dojeżdżających mężczyzn ze wsi do miast), co oznacza, że w 1983 r. dojeżdżał do pracy średnio co trzeci pracownik zatrudniony na stanowiskach robotniczych oraz odpowiednio co piąty przedstawiciel zawodów nierobotniczych. W grupie głównych ośrodków dojazdów do pracy, w których liczba mieszkańców jest niższa od 500 tys., wskaźnik zatrudnionych na stanowiskach robotniczych i pokrewnych maleje wraz ze wzrostem wielkości miast a rośnie natomiast wskaźnik zatrudnionych na stanowiskach nierobotniczych.

Według wyników spisu kadrowego z 1983 r. dojeżdżał do pracy przeciętnie co siódmy pracownik legitymujący się wyższym wykształceniem, co piąty ze średnim i policealnym, co trzeci z zasadniczym zawodowym i co czwarty z wykształceniem nie wyższym od podstawowego. W grupie pracowników zamiejscowych korzystniejszą strukturę wykształcenia mają kobiety. Wśród ogółu dojeżdżających najwyższy poziom wykształcenia mają wyjeżdżający do pracy z miast do wsi oraz do miast, najniższy zaś — dojeżdżający ze wsi do wsi (ponad połowa tej grupy legitymuje się wykształceniem nie wyższym od podstawowego). Na szczególną uwagę zasługuje wysoki poziom wykształcenia kobiet wyjeżdżających do pracy z miast do wsi, wyższy od wykształcenia kobiet zatrudnionych

w miejscu zamieszkania Wraz ze wzrostem wskaźnika udziału dojeżdżających w zatrudnieniu poszczególnych grup głównych ośrodków dojazdów maleją wskaźniki pracowników posiadających wykształcenie wyższe i średnie (w przeliczeniu na 1000 dojeżdżających), a rosną natomiast wskaźniki udziału dojeżdżających z wykształceniem niższym niż średnie. Dojazdy do pracy stanowią istotną barierę w podnoszeniu kwalifikacji zawodowych. Najniższymi wskaźnikami uczących się w szkołach legitymują się dojeżdżający zatrudnieni na stanowiskach robotniczych, pracujący dodatkowo w swoich gospodarstwach rolnych.

Na zakończenie nasuwa się ważna uwaga metodyczna. Wyniki badań spisów kadrowych z lat 1973 i 1983 odnoszące się do dojazdów pracowniczych, są niestety, znacznie zubożone w stosunku do danych dla ogółu zatrudnienia. Wyniki obu spisów uwzględniają dla ogółu zatrudnionych kryterium rodzaju wykształcenia i grup zawodów wyuczonych, zaś w spisie 1983 r. zebrano także informacje o stażu pracy zawodowej i kategorii zatrudnienia oraz bardzo interesujące zależności między rodzajem wykształcenia i wiekiem zatrudnionych, przy całkowitym pominięciu tych informacji dla dojeżdżających.

Pominięcie oceny stopnia zgodności zawodu wyuczonego z wykonywanym oraz zależności między odległością i warunkami dojazdu do pracy a poziomem wykształcenia pracowników zamiejscowych stanowi istotną barierę w prowadzeniu wszechstronnych badań nad wykształceniem dojeżdżających do pracy. Wyniki badań reprezentacyjnych potwierdzają istnienie dużej rozpiętości między rodzajem zawodu wyuczonego i wykonywanego przez dojeżdżających do pracy [4].

W planowanych badaniach masowych nie przewiduje się wzbogacenia ich zakresu o wymienione przekroje badawcze. W opracowanym projekcie zakresu badań Narodowego Spisu Powszechnego 1988 roku Biuro Spisów Głównego Urzędu Statystycznego pominęło lub nie uwzględniło w pełni około 40 wniosków tematycznych, z czego część dotyczyła dojazdów do pracy [5].

РЕЗЮМЕ

В статье использованы данные кадровых переписей 1973 и 1983 годов и всеобщей переписи населения 1978 года. Проведенные исследования позволили указать на некоторые общие закономерности, формулировавшиеся до

[4] J. Kitowski: *Problemy struktury wykształcenia pracowników dojeżdżających do pracy.* „Rzeszowskie Zeszyty Naukowe: Prawo-Ekonomia-Rolnictwo" 1983, 1, s. 147—161.

[5] L. Zalewski: *Rok 1986 ma decydować o kształcie tematyki NSP 1988.* „Wiadomości Statystyczne" 1986, 1, s. 42—44.

сих пор в литературе скорее интуитивным путем, нежели на основе их эмпирической проверки. Кроме того, доказывается, что общепризнанный тезис о низкой пригодности работников, приезжающих на работы из других местностей (в аспекте социально-профессиональной структуры), неверен, по крайней мере для определенных условий.

Свыше 75% всех рассматриваемых работников заняты в качестве рабочих. В группе главных городских центров с численностью населения ниже 500 тысяч показатель занятых в качестве рабочих снижается по мере увеличения города, а растет коэффициент занятых в другом качестве.

В 1983 году приезжал на работу в другую местность каждый седьмой человек с высшим образованием, каждый пятый со средним образованием, каждый третий с профессионально-техническим образованием и каждый четвертый с более низким образованием. Самый высокий уровень образования зарегистрирован у приезжающих на работы из городов в деревни, самый низкий — у приезжающих из одной деревни в другую. Росту удельного веса приезжающих из другой местности в структуре занятости отдельных групп главных городских центров сопутствует снижение показателей высшего и среднего образования (в расчете на 1000 человек) и рост показателей наиболее низкого образования.

Описываемое явление представляет собой существенный барьер повышения квалификации. Как показывают результаты исследований, среди приезжающих на работу из других населенных пунктов род выполняемых занятий в значительной степени не соответствует полученной в результате обучения специальности.

SUMMARY

The article utilizes the results of the staff registration from 1973 and 1983 as well as the National Census of 1978. The studies allowed to prove some generalisations formulated in literature rather intuitively so far and not on the basis of their empirical verification. It was also proved that the widely accepted thesis about low usefulness of the commuters in the aspect of the socio-professional structure is wrong, or to say the least, it is wrong in definite conditions.

Over 3/4 of all the commuters are employed at the working posts. Within the group of the main centers where the population is smaller than 500 000, the rate of those employed at the working posts gets lower together with the growth of towns, while rate of those employed at non-working posts gets higher.

In 1983, on the average, every seventh worker with higher education, every fifth one with secondary education, every third one with professional education, and every fourth one up to the primary education were the commuters. Among the total number of the commuters, the highest level of education is represented by the workers commuting from towns to the country, while the lowest one is represented by the workers commuting from one village to another. The higher the rate of the proportion of the commuters in the emoployment structure of particular groups of the main centers, the lower the rates of higher and secondary education (per 1000 commuters), and the higher the rates of education lower than secondary.

Commuting presents a significant barrier in raising the professional qualifications. As is shown by the results of representative studies, a broad range exists between the kind of the profession acquired and practised by the commuters.